



## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 103 08 764.8

**Anmeldetag:** 28. Februar 2003

**Anmelder/Inhaber:** Dr.Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/DE

**Bezeichnung:** Einrichtung zur Absorption von Drehschwingungen  
einer Brennkraftmaschine

**IPC:** F 16 F 15/12

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 25. November 2003  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the official representing the German Patent and Trademark Office.

Sieck

## **Einrichtung zur Absorption von Drehschwingungen einer Brennkraftmaschine**

Die Erfindung bezieht sich auf eine Einrichtung zur Absorption von Drehschwingungen einer Brennkraftmaschine, insbesondere für einen Personenkraftwagen nach dem  
5 Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Es ist eine Dämpfungseinrichtung zum Aufnehmen bzw. Ausgleichen von Drehstößen, insbesondere von Drehmomentschwankungen einer Brennkraftmaschine bekannt, DE 34 18 671 C2. Bei dieser Dämpfungseinrichtung sind zwei begrenzt zueinander verdrehbare  
10 Schwungmassen vorgesehen, wovon die eine an der Brennkraftmaschine und die andere an einer Kupplungsscheibe einer Reibungskupplung vorgesehen ist.

In der DE 37 35 855 wird ein Schaltgetriebe für ein Kraftfahrzeug beschrieben, das eine erste Welle und eine zweite Welle für Zahnräder von zu schaltenden Gängen des  
15 Schaltgetriebes umfasst. Außerdem ist das Schaltgetriebe mit einer dritten Welle versehen, in die ein Torsionsschwingungs-Absorber eingebaut ist. Der Torsionsschwingungs-Absorber ist vorgesehen um Schaltstöße aufzunehmen, die beim Schließen einer Trennkupplung infolge des unsynchronisierten Zustands von Drehzahl einer Brennkraftmaschine und Drehzahl des Getriebes entstehen.

20

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Einrichtung zur Absorption von Drehschwingungen einer Brennkraftmaschine zu schaffen, die sich auf einfache Weise und mit geringem Bauaufwand zwischen der Brennkraftmaschine und einem Getriebe vorsehen lässt.

25 Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst. Weitere, die Erfindung ausgestaltende Merkmale sind in den Unteransprüchen enthalten.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, dass die Einrichtung durch vorhandene Bauteile nämlich eine Eingangswelle und eine Antriebswelle  
30 des Getriebes gebildet wird, die als relativ verdrehweiche Drehstabfedern ausgebildet

und mit Drehmassenvorrichtungen versehen sind. Dabei handelt es sich bei den Drehmassenvorrichtungen um Zahnräder, die zur Kraftübertragung von der Eingangswelle auf die Antriebswelle dienen, also Bestandteil des Getriebes sind. Aufgrund der konstruktiven Auslegung der Drehstabfedern und der Drehmassenvorrichtungen an der  
5 Eingangswelle und der Antriebswelle ist die Einrichtung, ohne zusätzliche Maßnahmen, dazu geeignet, um Drehschwingungsanregungen der Brennkraftmaschine zu kompensieren. Dadurch werden Spannungsspitzen in den Bauteilen des Getriebes vermieden und Rasselgeräusche von Getriebezahnräder reduziert. Schließlich dämpfen die Mitnehmerverzahnungen zwischen den Naben der Kegelräder der Eingangswelle und  
10 der Antriebswelle die Eigenschwingungen der Einrichtung.

In der Zeichnung wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung gezeigt, das nachstehend näher beschrieben wird.

15 Es zeigen

Fig. 1 etwa einen horizontalen Schnitt durch Teile einer Brennkraftmaschine und eines Getriebes für eine Personenkraftwagen mit der Einrichtung nach der Erfindung,

Fig. 2 eine Schrägansicht auf Teile der Fig.1 von hinten links.

20

Eine bspw. im Heck eines nicht näher dargestellten Personenkraftwagens angeordnete Antriebseinheit 1 - Mittelmotorbauweise - umfasst eine Brennkraftmaschine 2 mit einer schematisch angedeuteten Kurbelwelle 3, die unter Zwischenschaltung einer Kupplung 4 mit einem Getriebe 5 zusammenwirkt. Hierzu treibt die Kupplung 4 mit einer  
25 Eingangswelle 6 eine Antriebswelle 7 des Getriebes 5 - Bauart Schaltgetriebe - an. Die Antriebswelle 7 und eine Abtriebswelle 8 des Getriebes verlaufen quer zur Längsachse A - A der Eingangswelle 6 bzw. der Kurbelwelle 3, welche Längsachse A-A sich in Längsrichtung B-B des Personenkraftwagens erstreckt. Zwischen Brennkraftmaschine 2 bzw. Kurbelwelle 3 und dem Getriebe 5 ist eine Einrichtung 9 zur Absorption von  
30 Drehschwingungen der Brennkraftmaschine 2 vorgesehen.

Die Einrichtung 9 wird dadurch gebildet, dass die Eingangswelle 6 und die Antriebswelle 7 jeweils als relativ verdrehweiche Drehstabfedern 10 und 11 ausgebildet sind. Darüber hinaus sind an der Eingangswelle 6 und an der Antriebswelle 7 erste und zweite Drehmassenvorrichtungen 12 und 13 vorgesehen. Die Drehmassenvorrichtungen 12 und 13 sind durch Zahnräder 14 und 15 dargestellt, die Drehmoment übertragend, also miteinander kämmend zwischen der Eingangswelle 6 und der Antriebswelle 7 arbeiten. Aufgrund der Anordnung der Eingangswelle 6 und der Antriebswelle 7, nämlich quer zueinander, sind die Zahnräder als Kegelräder 16 und 17 ausgeführt.

- 10 Die Kegelräder 16 und 17 umgeben mit Naben 18 und 19 die Eingangswelle 6 bzw. die Antriebswelle 7. Zwischen der Nabe 18 des Kegelrads 16 und der Eingangswelle 6 ist eine erste Mitnehmerverzahnung 20 vorgesehen; zwischen Nabe 19 und der Antriebswelle 7 eine zweite Mitnehmerverzahnung 21. Eine dritte Mitnehmerverzahnung 22 verbindet eine Nabe 23 für Festräder 24 von Gängen des Getriebes 4 mit der 15 Antriebswelle 6.

Die Drehstabfedern 10 und 11 werden durch eine oder mehrere Querschnittseinschnürungen Qel, Qell und Qelll der Eingangswelle 6 und der Antriebswelle 7 gebildet. Im Ausführungsbeispiel ist die Einschnürung Qel im Bereich der Nabe 18 des 20 Kegelrads 16 in die Eingangswelle 6 eingearbeitet. Dagegen sind die Querschnittseinschnürungen Qell und Qelll zwischen Nabe 23 und der Antriebswelle 6 vorgesehen.

Die spezielle Konfiguration der Drehstabfedern 10 und 11, der Drehmassenvorrichtungen 12 und 13 und auch der Mitnehmerverzahnungen 20, 21 und 22, die für die Einrichtung 9 erforderlich sind, können empirisch, iterativ oder rechnerisch definiert werden.

**Patentansprüche**

1. Einrichtung zur Absorption von Drehschwingungen einer Brennkraftmaschine, insbesondere für einen Personenkraftwagen, welche Einrichtung zwischen der Brennkraftmaschine und einem Getriebe wirksam ist, dadurch gekennzeichnet, dass eine zwischen der Brennkraftmaschine (1) und dem Getriebe (5) arbeitenden Eingangswelle (6) und eine mit besagter Eingangswelle (6) in Wirkverbindung stehende Antriebswelle (7) des Getriebes (5) jeweils als relativ verdrehweiche Drehstabfedern (10,11) ausgebildet sind, wobei sowohl an der Eingangswelle (6) wie auch an der Antriebswelle (8) Drehmassenvorrichtungen (12,13) vorgesehen sind.

2. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehmassenvorrichtungen (12,13) durch Zahnräder (14,15) gebildet werden, die im Eingriff miteinander stehen.

3. Einrichtung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebswelle (7) quer zur Längsachse (A-A) der Eingangswelle verläuft, und die Zahnräder (14,15) durch Kegelräder (16,17) dargestellt sind.

4. Einrichtung nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Kegelräder (16,17) die Eingangswelle (6) und die Antriebswelle (7) mit Naben (18,19) umgeben, wobei zwischen den Naben (18,19) und der Eingangswelle (6) und der Antriebswelle (7) erste und zweite Mitnehmerverzahnungen (20,21) vorgesehen sind.

5. Einrichtung nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebswelle (7) mittels einer Nabe (23) für Festräder (24) von Gängen des Getriebes (5) versehen ist, welche (23) Nabe unter Zwischenschaltung einer dritten Mitnehmerverzahnung (22) mit der Antriebswelle (7) verbunden ist.

6. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehstabfedern (10,11) durch eine oder mehrere Querschnittseinschnürungen (Qel, Qell und Qelll) an der Eingangswelle (6) bzw. der Antriebswelle (7) gebildet werden.

5 7. Einrichtung nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Querschnittseinschnürungen (Qel, Qell und Qelll) im Bereich der Naben (18 und 23 des Kegelrads (16) der Eingangswelle (6) bzw. der Festräder (24) der Antriebswelle (7) vorgesehen ist.

10 8. Einrichtung zur Absorption von Drehschwingungen einer Brennkraftmaschine, insbesondere für einen Personenkraftwagen, welche Einrichtung zwischen der Brennkraftmaschine und einem Getriebe wirksam ist gekennzeichnet durch folgende Merkmale:

15 • eine zwischen der Brennkraftmaschine (2) und dem Getriebe (5) arbeitende Eingangswelle (6) und eine mit besagter Eingangswelle (6) in Wirkverbindung stehende Antriebswelle (7) sind jeweils als relativ verdrehweiche Drehstabfedern (10,11) ausgeführt;

20 • an der Eingangswelle (6) und an der Antriebswelle (7) sind Drehmassenvorrichtungen (12,13) vorgesehen;

• die Drehmassenvorrichtungen (12) werden durch miteinander kämmende Zahnräder (16,17) gebildet.

## **Zusammenfassung**

### **Einrichtung zur Absorption von Drehschwingungen einer Brennkraftmaschine**

5

Diese Einrichtung zur Absorption von Drehschwingungen ist für eine Brennkraftmaschine, insbesondere eines Personenkraftwagen, geeignet, und diese besagte Einrichtung ist zwischen der Brennkraftmaschine und einem Getriebe wirksam.

- 10 Um die Einrichtung bezüglich einfacher Konstruktion und geringem Bauaufwand zu optimieren, sind eine zwischen der Brennkraftmaschine und dem Getriebe arbeitenden Eingangswelle und eine mit der Eingangswelle in Wirkverbindung stehende Antriebswelle des Getriebes jeweils als relativ verdrehweiche Drehstabfedern ausgebildet, wobei
- 15 vorgesehen sind.

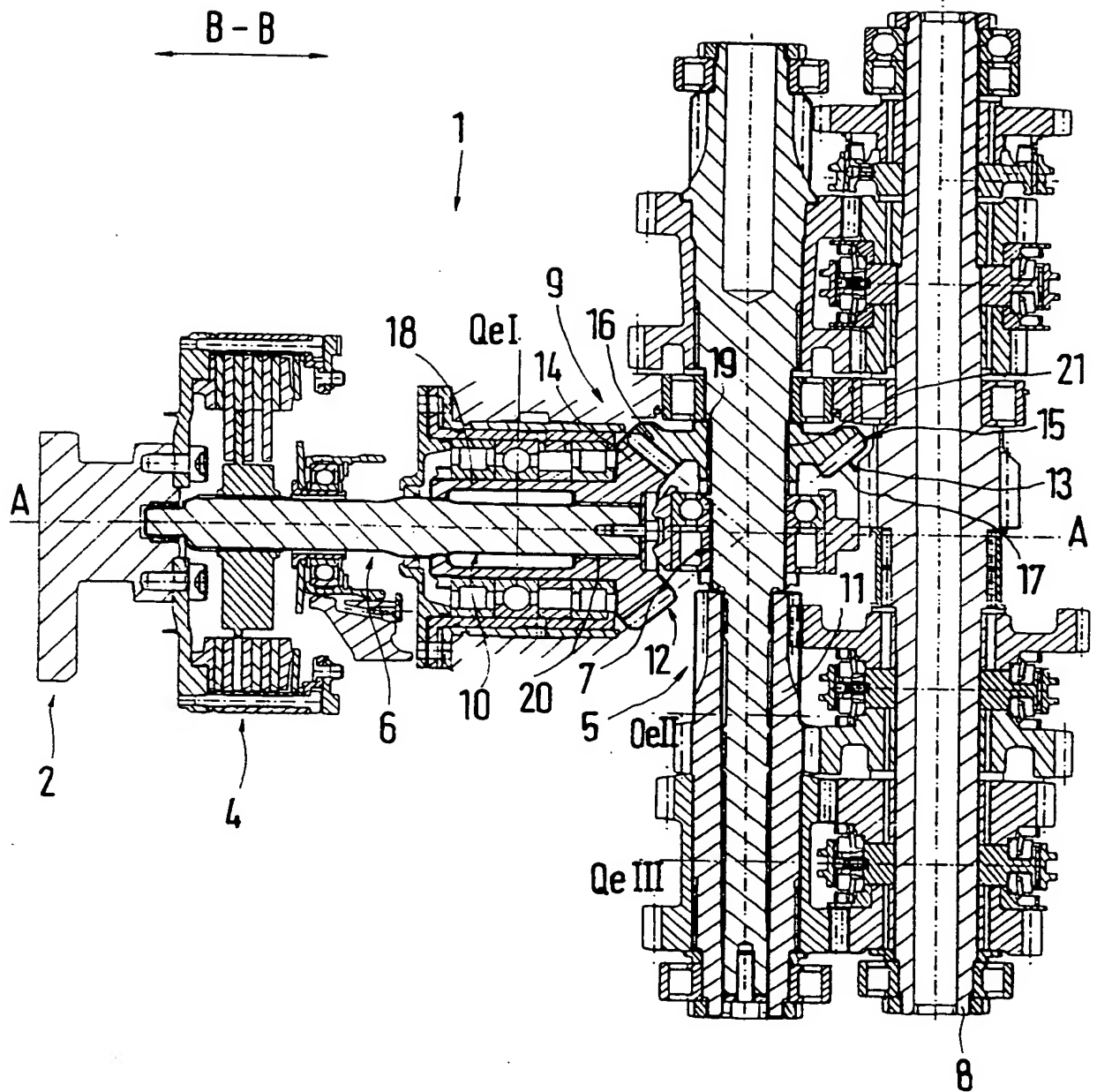


Fig.1



